



# 全一海运市场周报

2020.08 - 第4期



## ◆ 国内外海运综述

### 1. [中国海运市场评述\(2020.08.17 - 08.21\)](#)

#### (1) 中国出口集装箱运输市场

##### 【市场正值需求旺季 航线运价稳中略升】

本周，全球新冠疫情累计确诊人数超 2270 万人，有部分国家重新收紧防疫措施，但各国推动经济恢复的步伐仍未停歇。市场正值需求旺季，运输需求总体稳中向好。各航线运价总体稳定，略有上调，综合指数上涨。8 月 21 日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为 1183.70 点，较上期上涨 1.4%。

**欧洲航线：**欧洲地区处于经济重启阶段，社会经济运行总体向好。市场货量和航线运力均稳中有升，供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在 95%以上，部分班次满载出运。部分航商小幅上调运价，即期市场运价上涨。8 月 21 日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为 937 美元/TEU，较上期上涨 2.3%。地中海航线，市场表现与欧洲航线近似，个别航商小幅调升运价，多数航商保持原有运价不变，即期市场运价小幅上涨。8 月 21 日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为 996 美元/TEU，较上期上涨 3.0%。

**北美航线：**据约翰霍普金斯大学统计，截至本周五美国新冠疫情确诊人数达 570 多万，高居全球首位。但在联邦政府强行推动经济重启的背景下，部分经济指标出现回升迹象。8 月是市场传统运输旺季，需求总体上升。航线运力规模控制在一定范围，舱位需求仍较紧张。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率多数处于满载水平，部分班次出现暴舱。市场运价总体平稳，少数航商跟进前期市场小幅调高订舱价格，即期市场运价小涨。8 月 21 日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为 3440 美元/FEU、3953 美元/FEU，较上期均上涨 1.0%。

**波斯湾航线：**目的地市场处于传统旺季，市场运行情况总体平稳。部分航商稳步执行停航计划，航线运力控制在合理水平。本周，上海港船舶舱位利用率在 90%以上。部分航商小幅提升运价，即期市场运价小幅上涨。8 月 21 日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为 796 美元/TEU，较上期上涨 2.1%。



**澳新航线：**当地生产经营状况总体平稳，运输供需关系保持良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率保持在 95%以上。航商的市场定价策略以观望为主，多数运价保持不变，即期市场运价微升。8月21日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1107 美元/TEU，较上期微涨 0.8%。

**南美航线：**南美洲新冠疫情确诊人数居高不下，疫情长时间的肆虐使得民众对生活必需物资以及医疗防疫用品的需求增加，运输需求略有上升，部分航商的运力控制措施也有计划的执行。本期，上海港船舶平均装载率在 95%以上，部分班次满载出运。一些航商小幅推涨运价，即期订舱价格上涨。8月21日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为 1367 美元/TEU，较上期上涨 4.4%。

**日本航线：**本周运输需求基本平稳，市场运价小幅波动。8月21日，中国出口至日本航线运价指数为 731.32 点。

## (2) 中国沿海(散货)运输市场

### 【迎峰度夏需求增加 运价指数旺季上涨】

本周，高温天气肆虐，沿海地区气温居高不下，季节性特征明显，沿海散货运输需求增加，运价旺季上涨。8月21日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收 1065.38 点，较上周上涨 2.7%。其中煤炭、金属矿石、粮食运价指数上涨，成品油运价指数下跌，原油运价指数维稳。

**煤炭市场：**本周，台风结束后，雨季影响减弱，副热带高压影响加重，华东大部分地区持续高温天气，华东电网最高用电负荷节节攀升，电厂机组满发，日耗连续多天刷新历史记录。在持续高温、高负荷条件下，煤炭需求释放。本周初的大秦线脱轨事故给铁路煤炭运输带来了一定影响，港口到车、调入量出现大幅下降。不过中下游电厂库存依旧较高，市场整体采购动力不及往年同期。运输市场方面，华东地区梅雨季节过后，高温天气持续肆虐，长江水位下降，海船运输范围扩大，运力需求增加。另一方面，基建项目加快被梅雨季节耽误的施工进度，非煤货种需求增加，砂石等建材货盘频现，进一步挤占运力。加上高温天气影响货主心态，加速囤货，而前期华南地区运价上涨吸引大船运力使得华东地区大船运力紧张，运价上涨。华南地区本周运价较为平稳，主要是受台风天气影响，气温有所下滑，加上前期部分电厂积极补库，当前库存相对充裕，下游补库节奏有所放慢。

8月21日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收 1057.38 点，较上周上涨 4.3%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5 万 dwt）航线运价为 28.1 元/吨，较上周五上涨 2.2 元/吨；秦皇岛-张家港（4-5 万 dwt）航线运价为 30.5 元/吨，较上周五上涨 2.5 元/吨。华南航线，秦皇岛-广



州（6-7 万 dwt）航线运价为 38.0 元/吨，较上周五下跌 0.8 元/吨。

**金属矿石市场：**本周铁矿石港口库存继续呈下降态势，加上期货表现强势，支撑铁矿石价格持续走高，从需求端看，近期下游钢厂高炉开工率持续回升，钢铁价格继续处于上涨态势，铁矿石需求稳定增加，金属矿石运输价格上涨。8 月 21 日，沿海金属矿石货种运价指数报收 1039.31 点，较上周上涨 1.6%。

**粮食市场：**本周玉米价格行情稳中趋弱。从供给端看，天气较前期好转，新季上市叠加陈粮出库，市场供应量增加。从需求端看，用粮企业到货量增加，收购价格小幅下调。大多数玉米深加工企业厂内库存充足，对玉米的采购需求暂时有限。受此影响，本周粮食运输市场运价延续平稳走势。8 月 21 日，沿海粮食货种运价指数报收 837.50 点，较上周上涨 1.9%。

**成品油市场：**根据近期国际市场油价变化情况，8 月 21 日，国内汽、柴油价格每吨分别提高 85 元和 80 元。虽然传统的汽柴油消费旺季即将到来，但受到疫情和洪灾的影响，国内成品油市场消费能力与往年相比有所不足。运输方面，下游库容爆满和压港问题依旧较为严重，影响成品油运价。8 月 21 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 1221.00 点，较上周下跌 1.8%。

### (3) 远东干散货运输市场

#### 【大中型船双双下滑 综合指数掉头下行】

本周国际干散货运输市场澳大利亚铁矿石和煤炭、南北美的粮食货盘均不给力，海岬型船和巴拿马型船市场双双回落；受益于印度和南非船运需求稳定，超灵便型船市场表现坚挺，租金稳中有涨，远东干散货指数(FDI)综合指数掉头小幅下跌。8 月 20 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1015.33 点，运价指数为 859.32 点，租金指数为 1249.35 点，较上期分别下跌 2.1%、2.8%和 1.4%。

**海岬型船市场：**海岬型船两洋市场单边下行。太平洋市场，上半周澳大利亚仅力拓在市场询船，铁矿石货盘不多，澳大利亚至青岛航线运价从周初 8.4 美元/吨的水平小幅回落至周中 8.2 美元/吨。下半周，市场整体活跃度仍欠佳，气氛偏安静，租家借机再次压价，澳大利亚至青岛航线铁矿石运价跌幅扩大，据悉周四有 7.5 美元/吨的成交。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 20088 美元，较上期下跌 4.7%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 7.602 美元/吨，较上期下跌 7.9%。远程矿航线，本周巴西货盘尚可，但因前期空放运力较多，且船期稍早的船东急于成交，愿意降价，远程矿航线运价下跌。周四，



巴西图巴朗至青岛航线运价为 17.375 美元/吨，较上期下跌 4.5%。

**巴拿马型船市场：**巴拿马型船太平洋市场以及粮食航线运价高位回调。太平洋市场，继上周在澳大利亚及南、北美货盘集中释放，巴拿马型船中国-日本/太平洋往返航线日租金创年内高点之后，本周澳大利亚货盘以及粮食货盘有所减少，租家不急于成交，市场缺乏货盘支撑，但太平洋市场可用运力也相对有限，租金水平高位小幅回落。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12863 美元，较上期下跌 3.0%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11650 美元，较上期下跌 0.9%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 5.378 美元/吨，较上期下跌 1.3%。粮食航线，由于自 7 月底以来持续上涨，本周租家放缓成交步伐，南美、美湾粮食货盘有所减少，市场氛围有所转变，运价开始松动回调。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食航线运价为 32.100 美元/吨，较上期下跌 0.4%。

**超灵便型船市场：**超灵便型船东南亚市场继续上涨。本周，印度的铁矿石货盘、南非的煤炭等货盘也持续释放，不断消耗东南亚市场运力，导致市场可用运力依然维持紧张态势，回国的煤炭货盘依然偏少，回国的镍矿、铝土矿、水泥熟料等货盘一般，但因运力供给偏紧，船东心态较好，东南亚市场相关航线的租金水平继续上涨。周四，中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 7983 美元，较上期上涨 5.8%；新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金 10150 美元，较上期上涨 6.1%；中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 5725 美元，较上期上涨 7.9%；印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 6.543 美元/吨，较上期上涨 3.0%；菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 8.524 美元/吨，较上期上涨 1.8%。

#### (4) 中国外贸进口油轮运输市场

##### 【原油运价低位徘徊 成品油运价持续反弹】

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至 8 月 13 日当周美国除却战略储备的商业原油库存连续四周下滑，汽油库存更是创 7 月 10 日当周（6 周）以来最大降幅。然而过去四周的燃料需求较上年同期下降 14%，围绕新冠病毒感染后美国经济刺激方案的谈判陷入僵局，市场愈发担心美国燃料需求可能无法迅速复苏。一份 OPEC+声明称，尽管石油生产国将产量控制在创纪录水平，7 月份遵守减产的比例为 95%-97%，但市场仍然显示需求疲软，第二波疫情长时间持续对石油市场复苏构成重大风险。本周原油价格振荡盘整，布伦特原油期货价格周四报 44.98 美元/桶，较上期下跌 0.27%。全球原油运输市场 VLCC 型油轮运价低位徘徊，苏伊士型油轮运价稳中有降，阿芙拉型油轮运价持续下跌。中国进口 VLCC 运输市场运价基本稳定。8 月 20 日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 665.91 点，较上期下跌 0.78%。



**超大型油轮（VLCC）：**VLCC 市场本周基本稳定，运价小幅波动。船多货少的供需格局并未改变，但船舶压港及美货增多等因素又对运价提供了一定支撑。在中东航线，船东固守 WS30 的底线，其日均 TCE（等价期租租金）在 1.1 万美元附近徘徊。

周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价（CT1）报 WS33.15，较上周四下跌 0.6%，CT1 的 5 日平均为 WS33.15，较上周下跌 0.7%，TCE 平均 1.1 万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价（CT2）报 WS37.88，下跌 1.0%，平均为 WS38.12，TCE 平均 1.9 万美元/天。

**苏伊士型油轮（Suezmax）：**运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价稳定在 WS45，TCE 约 1.1 万美元/天。一艘 13 万吨级船，尼日利亚至地中海，9 月 1 至 2 日货盘，成交运价约为 WS45。黑海到地中海航线运价下跌至 WS56，TCE 约 0.6 万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲，一艘 13 万吨级船，中东至中国，8 月 3 至 5 日货盘，成交运价约为 WS45。一艘 13 万吨级船，阿尔及利亚至新加坡，8 月 29 至 31 日货盘，成交包干运费约为 220 万美元。

**阿芙拉型油轮（Aframax）：**运输市场亚洲航线止跌回暖，地中海及欧美航线不断下探，综合水平持续下跌。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS65（TCE 约 0.3 万美元/天）。跨地中海运价下跌至 WS63（TCE 约 0.2 万美元/天）。北海短程运价下跌至 WS79（TCE 约 0.3 万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至 WS55（TCE 约 0.7 万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至 WS70（TCE 约 0.8 万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至 WS72（TCE 为 1.0 万美元/天）。中国进口主要来自俄罗斯，一艘 10 万吨级船，科兹米诺至中国，8 月下旬货盘，成交包干运费约为 53 万美元。

**国际成品油轮（Product）：**运输市场亚洲升降不一，欧美航线全线上扬，综合水平持续反弹。印度至日本 3.5 万吨级船运价小幅下跌至 WS84（TCE 约 0.4 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价上涨至 WS98（TCE 约 1.4 万美元/天），7.5 万吨级船运价上涨至 WS89（TCE 约 1.7 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价上涨至 WS124 水平（TCE 约 1.4 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价上涨至 WS85（TCE 约 0.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 2.0 万美元/天。

## (5) 中国船舶交易市场

### 【船价指数总体下滑 二手船市成交减少】

8 月 19 日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数小幅下跌，为 1001.71 点，环比下跌 1.02%。其中，国际油轮船价综合指数、沿海散货船价综合指数、



国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别下跌 0.04%、1.25%、0.91%和 1.43%。

国际干散货运输市场持续回暖。受夏季持续高温影响，同期工业用电需要有所提升，内贸煤炭市场需求大增，运价持续上涨。玉米供应市场需求量逐渐减缓，贸易商出库节奏加快带动粮食运价上涨。BDI 指数向好大幅上涨，周二收于 1510 点，环比上涨 5.83%。国际二手散货船成交价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1112 万美元、环比下跌 0.70%；57000DWT—1327 万美元、环比下跌 2.50%；75000DWT—1670 万美元、环比上涨 0.34%；170000DWT—2356 万美元、环比下跌 0.85%。本期，国际二手散货船成交量略有增加，共计成交 13 艘（环比增加 2 艘），总运力 71.78 万 DWT，成交金额 11235 万美元，平均船龄 10.31 年。

国际油价探底回升，主要受 OPEC 产油国减产协议执行良好、美国石油和天然气钻井平台数量保持在历史低位等因素影响，石油需求复苏依然相当脆弱，随着北半球进入秋天，新冠病毒引发的第二波封锁的风险很高。布伦特原油价格持续上扬，周二收于 45.46 美元/桶，环比上涨 2.16%。能源需求始终面临着新冠肺炎疫情的考验，经济前景不确定使得脆弱的供需平衡形势难以打破。本期，5 年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2374 万美元、环比下跌 0.41%；74000DWT—2277 万美元、环比下跌 0.60%；105000DWT—3558 万美元、环比下跌 0.44%；158000DWT—4555 万美元、环比上涨 2.28%；300000DWT—7068 万美元、环比下跌 0.68%。本期，二手油轮市场又陷低迷，成交 3 艘（环比减少 4 艘），总运力 27.04 万 DWT，成交金额 8300 万美元，平均船龄 6.33 年。

沿海散货运输市场运价大幅上涨。受高温天气影响，市场煤炭需求量大增，煤炭价格基本止跌。本期，5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—194.64 万人民币、环比下跌 0.68%；5000DWT—1134.18 万人民币、环比下跌 2.10%。新冠疫情的影响仍未消散，本期，沿海散货船共成交 2 艘（环比减少 2 艘），总运力 7268DWT，成交金额 1760 万元人民币，平均船龄 11.24 年。

近期，内河散货船市场成交量大幅减少，二手内河散货船价格有涨有跌。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT—55.02 万人民币，环比下跌 1.42%；1000DWT—115.06 万人民币，环比下跌 1.94%；2000DWT—237.18 万人民币，环比上涨 1.58%；3000DWT—351.85 万人民币，环比下跌 4.00%。本期，内河散货船市场成交量大幅下滑，共计成交 75 艘（环比减少 21 艘），总运力 14.30 万 DWT，成交金额 19122.33 万元人民币，平均船龄 7.73 年。

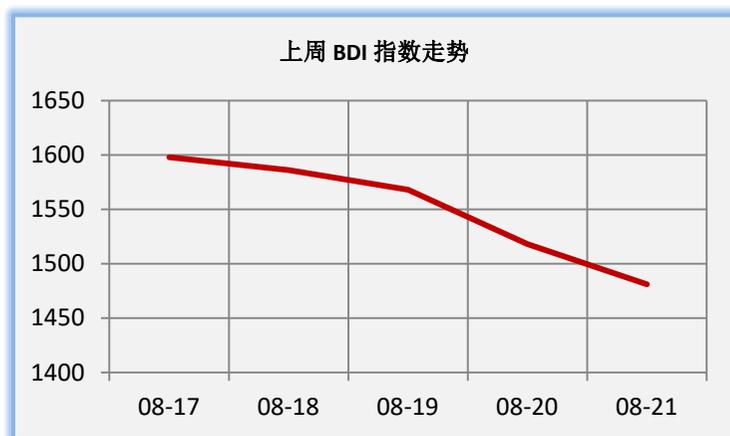
来源：上海航运交易所



## 2. 国际干散货海运指数回顾

### (1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

波罗的海指数	8月17日		8月18日		8月19日		8月20日		8月21日	
BDI	1,598	+3	1,586	-12	1,568	-18	1,518	-50	1,481	-37
BCI	2,400	-2	2,375	-25	2,347	-28	2,239	-108	2,160	-79
BPI	1,819	-5	1,798	-21	1,757	-41	1,700	-57	1,653	-47
BSI	943	+16	949	+6	954	+5	957	+3	962	+5
BHSI	504	+13	513	+9	525	+12	538	+13	546	+8





(2) 租金回顾

期租租金 (美元/天)

船型 (吨)	租期	第 33 周	第 32 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	22,500	22,500	0	0.0%
	一年	17,500	17,500	0	0.0%
	三年	15,000	15,000	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	12,500	11,750	750	6.4%
	一年	12,250	11,750	500	4.3%
	三年	11,000	10,750	250	2.3%
Smax (55K)	半年	11,250	11,000	250	2.3%
	一年	10,750	10,500	250	2.4%
	三年	9,500	9,500	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	8,750	8,500	250	2.9%
	一年	8,500	8,250	250	3.0%
	三年	8,500	8,500	0	0.0%

截止日期: 2020-08-18



### 3. [租船信息摘录](#)

#### (1) 航次租船摘录

'Aquavita Aim' 2019 82192 dwt dely Bayuquan spot trip via EC Australia redel China \$15,500 - Norvic

'Nilos' 2006 75880 dwt dely Port Said spot in direct continuation trip via Black Sea to Saudi Red Sea redel Port Said \$12,500 - Glencore Grain

'Snowy' 2015 63516 dwt dely passing Onsan 1/2 Sep trip via NoPac redel Singapore-Japan \$10,250 - Oldendorff

'Aegean Spire' 2008 33401 dwt dely Iskenderun prompt trip via Black Sea redel Egypt \$12,000 - cnr

'HTK Discovery' 2007 32322 dwt dely Tuzla prompt trip via Black Sea redel Marmara intention coal \$12,500 - MB Shipping

'Universe Prosperity' 2001 28514 dwt dely Bangkok 26/31 Aug trip redel China \$7,000 - cnr

### 4. [航运&船舶市场动态](#)

#### 【多家船东表态将开启并购模式】

新冠疫情以及其所带来的危机对全球的冲击仍然没有结束，但在经历过一段动荡时期后，许多航运公司损失加剧，但另外一些看起来较为有实力公司却希望通过目前资产价值处于洼地的绝佳时机扩张自己的版图增加未来的赢利点和收入。

简而言之，一场疫情之后，有的人正在想出，而有的人正在想更进一步。



如信德海事网此前报道，以及日本的两大航运公司均表示，疫情对全球经济以及航运业的影响仍然充满不确定性，因此公司制定了相应的“管理计划”期望在未来几年里陆续缩减公司旗下经营管理的船队。

此外，在高负债和现金流有限的情况下，一些航运公司股东可能会再次考虑离开该行业，或至少将控制权拱手让给一家资金状况更好的竞争对手。

但有一些航运公司、船东公司却对疫情所带来的影响表现出了完全不一样的态度。他们认为现在是一个抓住机会进行并购的好机会。

上市干散货大船东公司表达收购愿望

比如美国上市的干散货航运公司 Star Bulk 就表示，“将再次开始寻找并购机会。”

实际上近几年，这家美国上市公司已经进行了多笔重磅的船队收购，比如，2018 年，Star Bulk 收购了 Augustea Atlantica fleet 旗下船队，然后斥资 3.28 亿美元收购了 Songa Bulk，接着又收购了德国 ER Capital Holding 的 7 艘船舶。以及去年，该公司从 Delphin Shipping 公司抢购了 11 艘船。（可参考：→《 》）

上个季度，由于受疫情影响严重，当时该公司表示一些正进行的收购计划将暂停。但在近期发布第二季度财务报告的会议上，该公司总裁 Hamish Norton 表示，Star Bulk 的态度已经改变，因为 Covid-19 疫情的不确定性已经减少。

Norton 解释说：“上个季度，当时可能不是整合的好时机，因为大家对未来都非常不确定，在这样的情况下基本上很难与任何人达成交易。”其紧接着表示，“我认为这种情况已经改变了。我认为，人们对当前形势和未来会越来越放心，对世界将如何应对 Covid-19 也会越来越放心。”

Norton 直言不讳的表示，我们将对符合公司现有业务的整合机会感兴趣。

但不同于不久之前另一家上市干散货航运公司 Scorpio Bulk 表示将新造船风电安装船进入其他领域（ ），Starbulk 方面明确表示，其收购目标将局限于干散货船舶领域。



Noton 表示“我们打算在干散货航运市场进行收购，目前不会进入其他市场。”

基金管理公司 Evermore Global advisors 的戴维马库斯(David Marcus)表示，规模更大的实体可以吸引规模更大的机构投资者进入该行业，并创造更多流动性。

“我们希望看到更多的整合，”他在 2 月份表示。“他们需要开始行动……对于大投资者来说，干散货运航运公司都太小了，市场过于分散，没有独角兽公司，没有数十亿美元的大公司…它们需要成为强大的企业，但(船东的)自我意识会成为障碍。”

还表示，航运业未来的主题可能只是围绕着三个“C”：Covid（新冠疫情）、carbon（航运业脱碳）和 consolidation（整合）。

不光是在干散货航运板块，在油轮板块，目前也有至少两家大船东表示，目前是进行收购，并购的好时机。

两大油轮船东表示，并购机会来了！

今年上半年，由于油价大跌，中国等国家大量进口石油，加上一些贸易商租用大量油轮（主要是 VLCC，但也包括一些较小的 SUEZMAX 型油轮以及一些成品油轮）进行海上囤油，这使得油轮航运公司纷纷得以大赚一笔。

而如今，油轮运费市场局面出现了大幅反转，运费大幅下跌，令船东们对今年下半年的前景非常的看衰。

原油、成品油轮即期运价走势。数据来源：克拉克森研究

而就是在这样的情况下，同 Star Bulk 一样，世界最大的独立 VLCC 船东 Euronav 就表示，目前的市场环境为行业的合并提供了“肥沃的土壤”。

Euronav 首席执行官 Hugo de Stoop 在不久前的半年业绩发布会上也曾公开表示，在第二季度利润达到 3.4 亿美元的情况下，他看到了收购的机会。



“小公司正面临着严峻的挑战，在我们看来，本行业只有通过规模才能解决问题。当市场走软时，（船）价值将会下降。——一些竞争对手将意识到，这可能是一个退出市场的好时机。”

2014年，Euronav 利用经济低迷的时机，以近 10 亿美元收购了 15 艘马士基油轮超大型油轮，两年后又以逾 5 亿美元收购了 Gener8。该公司明确表示，它准备使用现金或债券和股票的方式进行各种形式的收购。

另一家油轮巨头公司，纽约上市的 DHT Holdings 也表达了和 Euronav 类似的看法。

在上周二的一个电话会议上，DHT 联合首席执行官 Svein Moxnes Harfjeld 表示：“我们预计市场的下一个阶段将有诱人的投资机会。”

据信德海事网了解，实际上在市场上，DHT 此前一直以所谓的反周期运作而除名，当市场不好时，他们就开始大肆买入。比如在 2014 年市场低谷时，该公司就从 Samco 购买了 16 艘超大型油轮；在 2017 年的又一轮市场低迷期时，该公司从 BW 集团收购了 13 艘 VLCC。

“我们已经三年没有进入投资模式了，” Harfjeld 继续说道。DHT 现在又回到了并购模式，尽管我们现在并不着急。我们仍然认为这可能有点早，但我们可能将在明年采取行动。

他说，如果你看看过去 25 年，最糟糕的三年里，平均年收益约为每天 1.8 万至 1.9 万美元。那是非常糟糕的几年。我们并不认为这代表了未来的情况。

利率疲软可能会持续到明年，船厂利率可能会降至足以刺激订单的水平，这对油轮股投资者来说并不是一个令人愉快的前景。

根据最新数据显示，VLCC 的日租金已经从几个月前的 10 甚至 20 几万美金下降到了目前不到 15000 美元/天的水平。Harfjeld 疲软运费市场可能会持续到明年。

一些市场参与者并不以为然



对于现在是不是最好的并购时机，在疫情还没有完全结束的情况下，另一些船东和市场参与以及利益相关人士也表达了自己不同的看法。

Scorpio Bulkers、Scorpio Tankers 总裁 Robert Bugbee 就表示，现在进行整合并不太现实，尤其是在使用股权的情况下，因为有如此多的潜在收购者所持股票的交易价格远低于其船队的资产净值。

此外，在航运市场颇有并购经验的银行家之一、纽约 Evercore 的马克弗里德曼 (Mark Friedman) 也表示，现在进行并购还为时有点早。

他认为，尽管随着经济重新开放，航运业在今年夏季正采取措施走向“正常化”，但并购行业的任何真正提振都可能需要市场环境的改善，尤其是需要考虑到上市公司的交易与其资产净值 (NAVs) 之间的关系。

Friedman 表示，实际上，所有行业的并购都在减缓，而不仅仅是航运业。疫情所带来的不确定性仍然存在，从航运的角度来看。此外，除了需求方面的问题，航运公司管理团队还面临着操作方面的挑战，包括船员和其他新冠肺炎相关的问题。这给并购也会带来难度。

“目前，投资者对航运领域的并购兴趣仍处于低位，” Friedman 称。“低股价、低估值和业务仍存在不确定性，继续使并购环境面临更大挑战。”

来源：国际船舶网

### 【BIMCO：集装箱船安装洗涤塔最多】

据统计，截至 7 月，有 530 万标箱运力的集装箱船安装了洗涤塔。在集装箱船队中，装有洗涤塔的船舶占比已超过原油船队。

BIMCO 首席航运分析师 Peter Sand 表示：“为了减少硫氧化物的排放量，有能力购买洗涤塔的船东已经完成或正在实施改装(加装)项目，这项投资主要针对高油耗船型。”

Sand 指出，即使目前高硫燃油和低硫燃油间的价差较小，但投资洗涤塔仍具有经济可行性。此前预期的正常价差在 100-200 美元/吨之间，目前价差缩小至 67 美元/吨时，投资回收期将明显延长。



当下全球装有洗涤塔的商船约有 2600 艘, 仍有约 20000 艘船没有安装洗涤塔。

安装洗涤塔与船舶大小有关

船型越大, 消耗的燃料就越多。这也是 VLCC、好望角型散货船和超大型集装箱船倾向安装洗涤塔的原因。在 VLCC 和好望角型散货船中, 安装洗涤塔的比例(按载重吨)为 30%。到今年年底, 这一比例可能会增长到 35%。在运力为 15000TEU 以上的超大型集装箱船中, 已有超过 40%的船舶安装了洗涤塔, 年底预计达到 50%。

429 艘船等待改装

全球集装箱船手持订单中有 56.3%(120 万标准箱)加装洗涤塔, 还有 150 万标箱的船舶将进行洗涤塔改装工程。这些工程将使安装洗涤塔的集装箱船总运力升至 800 万标准箱, 在全球集装箱船队中的占比升至 31.6%。

随着改装工程的完工, 安装洗涤塔的原油轮运力将升至 1.41 亿载重吨, 占其船队运力的 30.9%; 安装洗涤塔的散货船升至 2.26 亿载重吨, 占比达 23.5%。

改装集装箱船最耗时

2019 年年初以来, 船厂主要对干散货船和集装箱船进行洗涤塔改装, 而原油轮的大部分洗涤塔都安装在新造船上。

2020 年, 集装箱船改装工程的工期从 56 天到 79 天不等, 平均为 68 天。而散货船和原油轮的平均工期分别为 46 天和 41 天。

燃料价差缩小

截至 2020 年 8 月 11 日, 新加坡低硫燃油和高硫燃油的价差仅为 67 美元/吨, 鹿特丹和富查伊拉的价差分别为 46 美元/吨和 74 美元/吨。

价差缩小意味着, 一艘安装了洗涤塔的好望角型散货船节省的燃料成本已从今年 1 月 3 日的 7626 美元/日下降至 8 月 7 日的 1095 美元/日。



Sand 表示：“目前市场上已几乎听不到关于洗涤塔经济性的争论，因为焦点转向了新冠肺炎疫情对业务的影响。除此之外，行业还面临着资金问题和技术障碍。”

来源：中国远洋海运 e 刊

### 【三家外资船厂没活了？韩国两大船企在华造船业务或回迁】

为了配合韩国政府确保当地就业水平，韩国大宇造船和三星重工或将原本放在中国的分段建造工作转回韩国。这也意味着这两家韩国造船巨头在华分段业务被边缘化，在中国的三家船厂——山东大宇造船、宁波三星重工和荣成三星重工或将停产甚至关闭，而上万名中国工人也将因此面临失业。

两大韩国船企考虑将中国子公司分段建造工作转回国内

据悉，大宇造船和三星重工均已表态参与韩国巨济市“巨济型雇佣维持模式”的构建，这两家船企是这一模式的核心主体。“巨济型雇佣维持模式”是一个旨在共同应对造船业雇佣危机的“相生协议体”。

7 月 16 日，三星重工社长南俊宇与巨济市市长卞光镛举行会面并就有关议题达成共识。7 月 20 日，大宇造船社长李成根会见卞光镛时也称，将积极参与构建“巨济型雇佣维持模式”。

引人注意的是，卞光镛在分别与两大造船企业“掌门人”进行的会面中，都提出了“将韩国造船企业在中国的造船子公司的物量转移到韩国国内并优先分配给巨济地区企业”的要求。

卞光镛与李成根会面时，围绕克服巨济地区造船业雇用危机的必要性达成了共识，并就巨济型雇佣维持模式的相生协商、地区内物量分配、延长雇用危机地区指定时间、出售大宇造船海洋广场等方案交换了意见。

卞光镛特别强调：“为防止巨济地区两大造船企业合作公司员工的大规模失业，希望大宇造船积极参与雇佣维持模式和相生协议体的构建，并尽全力阻止向中国等外部流出的物量。”



对此，李成根回应道：“大宇造船目前正在寻求多种雇佣维持方案，即使在明年物量将下降 40%~50%的不利情况下，我们也将最大限度地维持常用人力。明年，我们在中国的造船子公司将只保留最低限度的物量以维持基本运营。除此之外，我们将把并非在巨济无法制造的所有产品优先分配给地区内企业，以实际行动积极参与巨济型雇佣维持模式。”

而在此前与三星重工社长南俊宇会面时，卞光镛也提出，三星重工在制定明年的物量分配计划时，必须采取将其在华子公司的物量转移到韩国国内尤其是巨济地区企业的“特别措施”。

在华分段厂被边缘化？上万名中国工人恐将面临失业

三星重工和大宇造船目前在中国投资建立了三家子公司用于生产船体分段，作为其重要的海外加工基地。在韩国两大造船巨头努力确保韩国国内就业安全的同时，三家在华分段厂的上万名员工却将面临失业危机。

据悉，三星重工在中国主要投资建立了 2 家企业，作为其在海外的重点加工基地。其中，三星重工（宁波）有限公司是韩国三星重工在中国的首个造船基地，成立于 1995 年，投资 2.5 亿美元，船体分段年产能 20 万吨，产品主要销往韩国巨济造船所。从 2011 年起独立接单建造整船，目前已持续交付约 20 艘。

事实上，宁波三星重工已从船体分段建造基地转型为国内重要的 MR 型成品油船建造基地。据悉，宁波三星重工采用陆地平台造船技术。目前，宁波三星重工已形成成品油船的流水线造船体系，平均 2 个月就交付给船东 1 艘船。不过，宁波三星重工自 2015 年之后就未能获得任何新船订单，手持订单中最后一艘新船也已经于今年 1 月交付完毕。

另一家三星重工（荣成）有限公司成立于 2006 年，总投资 3.4 亿美元。2007 年增设研发中心，从事自动化、焊接、涂装、舾装技术及其他相关领域的研发，2008 年增资浮式钻井平台生产项目。目前主要从事大型集装箱运输船、液化气船、钻井船、大型油轮等各类高附加值船舶的分段制造和海上石油钻井平台等陆地、海洋结构物的制造，能够专业生产世界领先的 2000 吨以上的大型分段，船体分段年产能 30 万吨。

荣成三星重工是当地规模体量最大、用工数量最多的企业，企业及 26 家外协单位满负荷生产用工达到 4400 人。宁波三星重工则是北仑区最大的造船企业，目前员工数量超过 3000 人。这两家企业生产的船体分段都被运往三星重工位于韩国巨济的造船厂组装。



因为疫情，三星重工在中国的这两家船厂都一度停产并因此影响韩国三星重工的进度。在困难时刻，三星重工荣成公司得到了当地政府的关心和及时指导，保障三星重工复工复产，韩国三星重工业株式会社随后分别致信山东省和威海市，感谢在政府的帮助下，三星重工荣成公司顺利实现复工复产，成为中国国内最早复工的厂区。韩国三星重工业株式会社在感谢信中表示会把荣成公司复工的成功经验做法复制到三星重工宁波公司，指导宁波产区复工复产。

大宇造船海洋（山东）有限公司是由大宇造船海洋株式会在 2005 年独资创办的大型船舶制造企业。公司坐落于烟台市，占地面积 120 万平方米，投资 1.896 亿美元，船体分段年产能 5 万吨，同时还生产石油钻井平台结构件等相关产品。据了解，山东大宇造船最多时在职人员超过 2200 人，外协人员超过 2000 人。

来源：国际船舶网

## 5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES					
PORT	IF380CST (USD/MTD)	VLSFO 0.5% (USD/MTD)	MGO 0.1% (USD/MTD)	Remark (Barging or Special condition etc)	Comment
Busan	326~328	377~379	420~425		Steady.
Tokyo Bay	296~298	360~365	565~570	Plus oil fence charge if any.	Steady.
Shanghai	312~314	354~356	430~435	Barging usd 5 or 7/mt, min100mt	Steady.
Hong Kong	305~310	338~343	368~373	MGO Sul max 0.05%	Steady.
Kaohsiung	337.00	382.00	435.00	+ oil fence charge usd 59	Firmer.
Fujairah	S. E.	350~355	460~465		Steady.
Rotterdam	271~274	325~310	373~378		Steady.
Malta	S. E.	340~345	400~405		Steady.
Istanbul	S. E.	355~360	425~430	Ex Wharf Price	Steady.
Buenos Aires	N/A	385~390	515~520		Avail tight.

截止日期： 2020-08-20



◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散货船						
船型	载重吨	第33周	第32周	浮动	%	备注
好望角型 Capesize	180,000	4,800	4,800	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,600	2,600	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,400	2,400	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,200	2,200	0	0.0%	
油轮						
船型	载重吨	第33周	第32周	浮动	%	备注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,650	8,650	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,600	5,600	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,850	4,850	0	0.0%	
MR	52,000	3,300	3,300	0	0.0%	

截止日期: 2020-08-18

(2) 新造船成交订单

新造船							
数量	船型	载重吨	船厂	交期	买方	价格(万美元)	备注
2	Tanker	50,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Nisshin Shipping - Japanese	3,600	
3	Tanker	6,600	STX Offshore, S. Korea	2022	Woolim Shipping - South Korean	Undisclosed	
3	Bulker	63,500	Nantong Xiangyu, China	2021-2022	Densay Shipping - Turkish	Undisclosed	
2	Bulker	61,000	NACKS, China	2022	Norden - Danish	Undisclosed	
2	LNG	174,000 cbm	Hyundai, S. Korea	2023	Korea Line - South Korean	Undisclosed	
10	Bulker	210,000	Yangzhou COSCO Shipping, China	2022	ICBC Leasing- Chinese	5,300	
4+4+2	Bulker	187,000	Shanghai Waigaoqiao Shipyard, China	2023	TBN	6,500	



1	Bulker	61,000	Nantong COSCO Kawasaki, China	2022-2023	Sansho Kaiun - Japanese	2,325
2	Bulker	51,000	New ocean shipbuilding, China	2022	Zhejiang Shipping Group - Chinese	2,000
5	Bulker	208,000	New Times Shipbuilding, China	2022	Eastern Pacific Shipping - Singaporean	6,600
2+2	Bulker	75,000	New ocean shipbuilding, China	2022	Shishi flourishing shipping - Chinese	2,300

◆ 上周二手船市场回顾

散货船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
JUBILANT EXCELLENCE	BC	181,415		2013	Japan	2,450	Greek	
SAKIZAYA JUSTICE	BC	81,691		2017	Japan	2,510	Undisclosed	
ECOMAR G. O.	BC	75,093		2008	China	950	Greek	
FUKUYAMA STAR	BC	64,012		2017	Philippines	2,150	Japanese	
SAM HAWK	BC	57,200		2013	S. Korea	1,050	Turkish	at auction
SELINDA	BC	34,236		2013	China	885	German	
WESTGATE	BC	28,221		2011	Japan	675	Greek	
STARGATE	BC	28,202		2011	Japan	675	Greek	***
CRYSTALGATE	BC	28,183		2010	Japan	625	Vietnamese	

集装箱船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
BOMAR AURORA	CV	38,104	2,702	2005	Germany	600	Undisclosed	

多用途船/杂货船								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
MARIA P	GC/MPP	5,580	505	2000	China	undisclosed	Undisclosed	
EKARMA	GC/TWK	8,232	388	2011	China	230	Turkish	Judicial Auction at Cape town



油轮								
船名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	买家	备注
SONANGOL KIZOMBA	TAK	159,165		2001	S. Korea	1,625	U. A. E	
GW DOLPHIN	TAK	55,600		2020	China	3,437	CSSC - Chinese	*SS due Dec/2024
GW FORTUNE	TAK	55,600		2020	China	3,660	CSSC - Chinese	*SS due May/2025
TORM GERD	TAK	46,317		2002	S. Korea	1,900	Undisclosed	en bloc
TORM CAROLINE	TAK	45,999		2002	S. Korea			
FUJIAN MAWEI MW 513-3	TAK	23,500		2019	China	2,500	Greek	
CHEMBULK SINGAPORE	TAK	19,940		2007	Japan	850	Far East	
OCEAN MOLA	TAK	11,000		2019	China	1,200	Chang Sheng Fa Shipping - Chinese	**
OCEAN RAY	TAK	11,000		2019	China	1,200	Chang Sheng Fa Shipping - Chinese	

◆ 上周拆船市场回顾

印度							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
KWANGSI	CV	23,586	9,290	1995	Japan	undisclosed	
ZAGORA	CV	14,092	5,661	1995	Poland	362.00	HKC required
MELANESIAN CHIEF	CV	13,387	5,796	1990	Japan	undisclosed	
COSMOS ACE	OTHER/PCC	15,439	12,783	1998	Japan	335.00	

巴基斯坦							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
BEST FUTURE	BC	45,320	7,037	1995	Japan	370.00	
HAMOUDI	BC	11,702	3,581	1982	Spain	355.00	
KUTCH BAY	TAK	107,176	16,700	1997	Japan	358.00	
BAHIA DAMAS	TAK	35,652	7,306	1991	Japan	354.00	

其它							
船名	船型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备注
PARKER	BC	171,090	2,113	1996	Japan	undisclosed	
PANAMAX ENERGY	BC	74,083	10,500	1998	Japan	undisclosed	
SHANTHI INDAH	BC	45,681	7,500	1996	Japan	270.00	as is Indonesia, under tow
VALARIS JU-105	OTHER/JACK UP		10,412	2002	U. S. A	200.00	as is Singapore
SHINSEN MARU	OTHER/ROR	7,078	7,560	2002	Japan	232.00	as is



NORMA	TAK	17,878	6,027	1982	Brazil	200.00	as is Brazil
TAGANROGA	TAK	6,297	3,185	1983	Finland	182.00	as is Vladivostok

## ◆ALCO 防损通函

### 【注意 - 马六甲及新加坡海峡的航行问题】

Steamship 保赔协会收到有关在马六甲海峡和新加坡海峡及相关海域作业的问题，邻近国家（新加坡、印尼和马来西亚）和他们对该区域执行管辖权已经成为船舶运营人担心的问题。

BIMCO 最近的一篇文章指出，这些问题主要是由于部分司法管辖区的重叠，以及对司法管辖区如何实施有一些混淆导致的。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

## ◆融资信息

### (1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2020-08-21	691.070	819.870	6.535	89.167	913.200	60.432	1068.450	497.400	524.280
2020-08-20	692.740	820.590	6.533	89.385	908.200	60.260	1057.260	497.890	524.290
2020-08-19	691.680	825.790	6.566	89.247	915.980	60.446	1054.790	501.050	525.490
2020-08-18	693.250	823.280	6.539	89.448	908.620	60.428	1063.010	500.190	524.140
2020-08-17	693.620	821.720	6.509	89.490	908.720	60.405	1049.910	498.340	523.240

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。



(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	0.083	1 周	0.11238	2 周	--	1 个月	0.18325
2 个月	0.20488	3 个月	0.25613	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	0.29863	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	0.44063		

2020-08-20

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: [www.totalco.com](http://www.totalco.com) E-mail: [snp@totalco.com](mailto:snp@totalco.com)